



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

1 **Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Implantação do Contorno**
2 **Norte de Piracicaba (SPI-027/127)”, de responsabilidade de Eixo SP Concessionária de Rodovias**
3 **S/A, Processo IMPACTO nº 313/2023 (e-ambiente CETESB.000889/2023-64), no município de**
4 **Piracicaba.**

5
6 Realizou-se no dia **24 de outubro de 2024**, às 17 horas, no Prédio da ACIPI (Associação Comercial e
7 Industrial de Piracicaba), na Rua Prudente de Moraes, 463 – Centro - Piracicaba / SP, a Audiência
8 Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA
9 do empreendimento **“Implantação do Contorno Norte de Piracicaba (SPI-027/127)”**, de
10 responsabilidade de Eixo SP Concessionária de Rodovias S/A, Processo IMPACTO nº 313/2023 (e-
11 ambiente CETESB.000889/2023-64). Foi realizada a abertura dos trabalhos, com a saudação inicial e
12 explanação das atribuições do CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da audiência, pelo
13 Secretário-Executivo do CONSEMA **Anselmo Guimarães de Oliveira**, seguidos dos esclarecimentos
14 sobre o processo objeto da Audiência Pública pelo representante do órgão responsável pelo
15 licenciamento, **Fabio Deodato**, da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Passou-se,
16 a seguir, às exposições sobre o assunto em questão, com a fala de **Robinson Ávila**, Diretor de
17 Engenharia da Eixo SP, e em seguida por **Letícia Orsi**, representante da Tríade Consultoria
18 Socioambiental. Finalizadas as exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos oradores
19 inscritos, fase da qual participaram o Promotor de Justiça **Ivan Carneiro Castanheiro** e o Assistente
20 Técnico Científico **Ângelo José Casoni**, do Ministério Público do Estado de São Paulo; **José Coral**,
21 da Associação dos Fornecedoros de Cana; os cidadãos **Luiz Antônio Fagundes** e **Tiago Aparecido**
22 **Ribeiro**; os conselheiros **Elieser Barreto César** e **Marcos Kamogawa**, do Conselho Municipal de
23 Defesa do Meio Ambiente de Piracicaba; e o Secretário de Saúde do município de Piracicaba **Marcelo**
24 **Carvalho**. Finalizadas as manifestações dos integrantes do Plenário, passou-se à etapa de respostas e
25 esclarecimentos, feitos por **Robinson Ávila** e **Letícia Orsi**. Seguiram-se os comentários finais, por
26 **Ticiano Risten Viana**, representante da Cetesb. Após constatar e informar que todas as etapas da
27 Audiência haviam sido regularmente cumpridas, **Anselmo Guimarães de Oliveira** agradeceu a
28 presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da audiência. Anexo à presente ata, segue a
29 transcrição integral das falas. Eu, **Anselmo Guimarães de Oliveira**, Secretário-Executivo do
30 CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

TRANSCRIÇÃO

Audiência Pública - Eixo Piracicaba
24.10.2024

PARTICIPANTES

Anselmo Guimarães

Ticiane Viana

Letícia Orci

Robson Ávila

Ivan Carneiro

Ângelo José

José Coral

Luiz Antônio

Tiago Aparecido

Marcos Komogawa

Marcelo Carvalho

Eliezer Barreto

TEMPO DE GRAVAÇÃO

02 horas, 05 minutos e 32 segundos

MODALIDADE DE TRANSCRIÇÃO

Padrão

LEGENDA

... → pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss] → incerteza da palavra transcrita / ouvida.

(INÍCIO)

[00:00:56]

Anselmo Guimarães: Peço a gentileza de todos irem tomando lugar em seus assentos para a gente já dar início aos trabalhos. Muito boa tarde a todos e a todas. Sejam muito bem-vindos e bem-vindas. Me chamo Anselmo Guimarães, sou secretário executivo do CONSEMA, o Conselho Estadual do Meio Ambiente do estado de São Paulo, e aqui, em nome da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do estado de São Paulo e presidente do CONSEMA, declaro, portanto, abertos os trabalhos do presente evento. Hoje, essa audiência pública vai versar sobre o EIA-RIMA, que é o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto ao Meio Ambiente, do empreendimento Implantação do Contorno Norte de Piracicaba, rodovia SPI 027/127, de responsabilidade da Eixo SP Concessionária de Rodovias, o processo que está sendo conduzido pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, a CETESB. Inicialmente, gostaria de informar sobre a composição da mesa diretora. A mesa diretora das audiências públicas, ela é sempre composta pelo secretário-executivo do CONSEMA e também por um representante do órgão responsável pelo licenciamento. Hoje está comigo aqui a Ticiane Rizden Viana, ela que é gerente do setor de licenciamento de rodovias da CETESB. Seja muito bem-vinda, Ticiane. Muito obrigado pela presença e participação. Gostaria aqui, rapidamente, de cumprimentar e agradecer pelas presenças do secretário Márcio Marino, ele que hoje está aqui representando o prefeito Luciano Almeida, e que é secretário de Obras, Municipal de Obras e Zeladoria. Muito obrigado pela presença. Também o secretário de Saúde de

Piracicaba, o senhor Marcelo Carvalho. Muito obrigado pela participação. Também aqui representando o Ministério Público, o doutor Ivan Carneiro Castanheiro. Muito obrigado pela participação. Vou falar um pouquinho agora sobre o CONSEMA. O CONSEMA é o principal órgão consultivo, normativo e recursal do sistema ambiental paulista, cujas atribuições estão previstas na própria Constituição do Estado de São Paulo. O CONSEMA possui como principais atribuições estabelecer normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente, avaliação de políticas públicas de relevante interesse para a sociedade paulista, apreciar os estudos de impacto ambiental, se manifestar sobre a instituição e regramento de unidades de conservação, zoneamentos ecológicos e econômicos, além da condução de audiências públicas que versam sobre assuntos afetos à agenda de meio ambiente no território paulista. O regramento das audiências públicas está previsto na legislação estadual pela Política Estadual do Meio Ambiente, pela Lei Estadual nº 9.519, de 1997, também pela Lei nº 13.507, de 2009, que dispõe sobre o funcionamento do CONSEMA, e o detalhamento do regramento está estabelecido na Deliberação Normativa CONSEMA nº 1, de 2011. As audiências públicas possuem como definição e objetivo serem eventos abertos, públicos, onde são apresentados os aspectos ambientais do projeto ou da proposta para todos os interessados. Tem como principal objetivo dirimir dúvidas e também conhecer a opinião pública, recolhendo críticas e sugestões sobre processos de licenciamento ambiental sujeitos à EIA-RIMA, também criação ou alteração de unidades de conservação, zoneamento ecológico-econômico, gerenciamento costeiro e outras questões de interesse ambiental quando exigido por lei. O edital de convocação da audiência pública é publicado no Diário Oficial do Estado e,

na sequência, realizada a divulgação e a publicização desse edital pelos representantes do proponente, na mídia local e regional. Eu, como secretário-executivo, tenho a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e garantir a fala dos interessados de modo democrático e organizado. Os trabalhos estão sendo registrados em áudio e vídeo, por meio digital, além da transmissão ao vivo dos trabalhos, que pode ser acessada pela página eletrônica da Secretaria de Meio Ambiente e Infraestrutura Logística, pela plataforma YouTube, no endereço @semil.sp. Então, os trabalhos estão sendo registrados e transmitidos ao vivo, simultaneamente. Os registros por escrito, que vão constar no processo, conterão data, hora e local, e também a fala dos participantes. Com relação ao desenvolvimento dos trabalhos, o CONSEMA definiu a divisão em três partes. A primeira parte são as apresentações dos estudos. Segunda parte, a participação dos interessados, que hoje integram aqui esse plenário. E o terceiro momento são as respostas e comentários. Àqueles que quiserem fazer uso da palavra, solicitamos que se dirijam até a mesa receptora do recinto, As inscrições se encerrarão às 18 horas, ou seja, 60 minutos após o início dos presentes trabalhos. As falas seguirão o intervalo de tempo e a ordem de inscrição de acordo com o segmento de representação, sendo reservado um momento de fala para cada interessado. Então, com relação à primeira parte, estão reservados 15 minutos para apresentação do estudo, inicialmente para apresentação da proposta, onde nós convidaremos os representantes do empreendedor, do proponente, para fazer essa exposição sobre a localização, sobre os principais aspectos gerais do empreendimento. Na sequência, nós convidaremos aqui, para fazer uso da palavra, os representantes da equipe responsável pelo estudo técnico. Então, os representantes do consultor vão fazer uma exposição em até 30

minutos. Na sequência, é a segunda parte, que é a exposição, são as falas daqueles oradores devidamente inscritos, é a participação efetiva aqui do plenário. Então, nós convidaremos inicialmente representantes do Ministério Público, que terá cinco minutos cada um, também representantes de entidades da sociedade civil, cada um por cinco minutos. Na sequência, cidadãos ou cidadãs que não estão aqui necessariamente representando alguma entidade, terão cada um três minutos, e depois representantes de órgãos ou entidades públicos, membros de conselhos de meio ambiente, e a parte final com os parlamentares e, depois, representantes do Poder Executivo, cada um por cinco minutos. E a terceira parte são as respostas e comentários. Novamente, nós vamos cuidar dos representantes do empreendedor, dos representantes da consultoria, que possam aqui fazer comentários e oferecer respostas aqui naquilo que for possível nesse momento. Então, serão novos 15 minutos para o proponente e novos 15 minutos para a consultoria. Caso houvesse conselheiros do CONSEMA aqui presentes, eles estariam compondo conosco a mesa e teriam até 10 minutos da palavra. Isso encerra com os comentários finais da CETESB. Outras considerações que, por acaso, quiserem encaminhar por escrito após o término da audiência pública, um dos endereços é esse que está aqui na tela, que é o endereço consema@sp.gov.br. Daqui a pouco nós vamos falar outro endereço também para ser veiculada essas contribuições por escrito, em um prazo de até cinco dias úteis, para que a gente possa fechar com o conteúdo da audiência pública e encaminhar para a CETESB, para dar continuidade no processo de licenciamento. Dito isso, gostaria agora de convidar para fazer sua saudação inicial a Ticiane Rizden Viana, representando aqui hoje a CETESB. Muito boa noite, muito boa tarde ainda. Seja bem-vinda, por favor.

Ticiane Viana: Boa noite a todos. Eu vou deixar a minha fala para o final. Vamos ouvir vocês primeiro, todas as contribuições. Acredito que vai ser uma audiência bem produtiva e queria agradecer a presença de todo mundo. Obrigada.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Ticiane. Então, agora aquele momento inicial da audiência pública, onde nós vamos começar chamando, representando aqui o empreendedor. Vou convidar para subir até aqui ao púlpito, o diretor de Engenharia da Eixo, senhor Robson Ávila. Por favor, seja bem-vindo. Obrigado.

Robson Ávila: Bom, primeiramente queria agradecer a presença de todos, agradecer a presença do Anselmo, da Ticiane e todos que compareceram aqui nesse momento, que ele é um momento muito importante para o empreendimento. E eu queria hoje, primeiramente, apresentar um pouco do que é a Eixo São Paulo, concessionária de rodovias. A Eixo nasceu aqui em 2020. Ela faz a gestão de 1.200 quilômetros de rodovias concedidas do Estado de São Paulo, e esse empreendimento está previsto originalmente no plano original de investimento da concessão. Vou passar um vídeozinho a respeito da Eixo, um vídeo de três minutos. "Por uma rodovia não circulam apenas pessoas e mercadorias. Por elas também trafegam o progresso, a inovação e as ideias que são a base do desenvolvimento de um país. É nisso que a Eixo SP acredita. E esse é o caminho que ela vem percorrendo. Com mais de 1.200 quilômetros de malha viária distribuídas por 12 rodovias que se estendem do centro até o extremo oeste do estado de São Paulo, a Eixo SP administra a maior concessão rodoviária do Brasil.

Pelo tamanho de sua operação e pela qualidade dos serviços oferecem, ela é hoje referência em concessão de rodovias no país, atuando como vetor de desenvolvimento nas comunidades e regiões onde está presente. Tecnologia e inovação, soluções focadas em sustentabilidade e atenção especial à capacitação de seus colaboradores e a relação com seus usuários são a base dos serviços oferecidos pela Concessionária. Com mais de 1.900 pontos de transmissão ao longo de suas rodovias, a Eixo SP oferece a maior estrutura de conexão sem fio 5G da América Latina. Além de qualidade e velocidade de navegação, a conectividade também permite ao usuário entrar em contato via mensagens de voz, chamada de vídeo ou ligação com o centro de controle operacional sem o uso do pacote de dados, através do aplicativo Eixo SP. Outro aplicativo, o Eixo Trips, permite explorar pontos turísticos e serviços ao longo das rodovias, enriquecendo a experiência de viagem de seus usuários. Câmeras, sensores de tráfego e monitores de alta tecnologia acompanham em tempo real tudo o que acontece nas vias e alimentam de informações o sistema de rodovia inteligente. Com ele, os controladores tomam decisões de forma rápida e acionam os recursos de atendimento mais próximos do local das ocorrências. A tecnologia também está presente no sistema WM, que permite a pesagem de caminhões em movimento, agilizando a fiscalização dos veículos com precisão e segurança. Inovação e sustentabilidade também trafegam juntas nas rodovias da Eixo SP, com soluções inteligentes que impactam positivamente o meio ambiente. A concessionária tem conseguido não apenas aperfeiçoar a infraestrutura da malha viária sob sua gestão, como também reduzir significativamente a emissão de gases de efeito estufa. Mas o mais importante é que por trás de cada solução inovadora, de cada serviço executado com rapidez e precisão, existe uma equipe de gestores e

colaboradores comprometidos com a segurança e satisfação dos usuários, com o desenvolvimento das comunidades do entorno das rodovias e, principalmente, com o desenvolvimento sustentável de um dos setores de infraestrutura mais importantes para o país. Eixo SP, mais perto de você". Bom, vou falar um pouquinho da Eixo. A Eixo foi uma concessão que foi lançada em 2019, com o nome de PIPA, Piracicaba-Panorama. Esse nome do edital de concessão faz alusão ao início da concessão que é aqui em Piracicaba e o término dela na divisa do Estado de São Paulo com Mato Grosso do Sul, em Panorama. Nós começamos a operação no dia 4 de junho de 2020. É uma concessão de 30 anos que atualmente tem 1.221 km de extensão e cortam e passam por os 62 municípios. O nosso plano de investimento com valores atualizados é na ordem de R\$ 17 bilhões. Esse investimento tem diversas melhorias, mas as principais melhorias estão em 773 km de ampliações, duplicações, implantações de novas faixas. Nós temos aqui 32 postos de serviço de atendimento aos usuários, serão feitos mais de 144 dispositivos, dispositivos em desnível, que são os trevos, os retornos, isso para aumentar a segurança da rodovia. Tem previsão de mais de 238 pontos de ônibus, geração de emprego de mais de 8 mil empregos e R\$ 2 bilhões em arrecadação de impostos diretos para os municípios. E dentro desse plano de investimento, hoje nós vamos falar aqui do contorno norte de Piracicaba, que está previsto no nosso plano, que é esse traçado em vermelhinho dando um zoom ali na região aqui de Piracicaba. Um pouquinho antes de a gente entrar no projeto, só falar um pouquinho do que a gente tem feito. Então, nós entramos em 2020, até relembrar um pouquinho, que em 2020 foi o ano que nós tivemos o início da pandemia e quando todo mundo estava se recolhendo para se resguardar da pandemia, a Eixo estava assumindo a concessão para melhorar as rodovias e garantir

a circulação dos insumos necessários aqui na época. E nós fizemos aqui, nesses primeiros anos, um grande plano de restauração das rodovias, é o que chama de plano intensivo inicial, além de demais investimentos. Essas fotos aqui, por exemplo, são aqui da região de Piracicaba, da rodovia 191, que liga a Charqueada a São Pedro. Quando nós chegamos, a rodovia estava nesse estado e hoje, depois de uma grande revitalização, não só daqui, mas de toda a nossa malha, mas aqui é um exemplo da região próxima a vocês, de todo o trabalho que a Eixo vem fazendo revitalizando o pavimento, pintura. Nós também fazemos uma série de ações aqui, de programas ambientais, e não só programas ambientais, mas sociais, mas aqui é um exemplo da implantação do viveiro municipal em São Pedro, onde nós participamos com doação de mais de 5 mil mudas para que esse viveiro ganhasse uma atração. Caminhadas ecológicas aqui na região, promovido aqui junto com a sociedade, os nossos funcionários, e nós temos uma série de outras ações, como o Cine Eixo, que é um caminhão-cinema que nós levamos para as cidades, que apresenta filme às crianças, é um dos programas bastante interessantes que nós temos. E, adentrando um pouquinho aqui no projeto, o projeto do contorno de São Pedro, ele começa na SP 127, que é a rodovia que liga Piracicaba a Rio Claro. Praticamente ali é uma continuação do contorno que existe, que já vem da rodovia do Açúcar, passa ali pela fábrica da Hyundai, um contorno que foi implantado já há alguns anos, mas o nosso projeto começa ali no quilômetro 27, passa no KM 176 da SP 308, que é a rodovia entre Charqueada e Piracicaba, e depois interliga no KM 174 ali da 304, que é a rodovia entre Águas de São Pedro e Piracicaba. A rodovia tem 15 quilômetros, o projeto são 15 quilômetros de extensão, ela já nasce duplicada, com duas pistas para cada lado e canteiro central, dividido por

canteiro central, no caso aqui de 8 metros, um canteiro bem generoso, velocidade diretriz de 80 km por hora, e nós temos uma implantação de um dispositivo completo lá na 308. Os demais são ajustes nos dispositivos existentes da 127 e da 304, onde vai interligar o novo contorno. Aqui é um zoom da interligação da 127, o início do contorno saindo para o norte, a interligação com o dispositivo existente. Aqui é um zoom do dispositivo interligação com a 308, que é Charqueada Piracicaba, então é um trevo completo aqui que nós temos, e depois nós temos uma interligação, um detalhezinho à direita da interligação na 304, entre Águas de São Pedro e Piracicaba. Todo mundo conhece um pouquinho a região e sabe que Piracicaba é uma cidade que tem uma chegada de muitas rodovias. E esse vetor que nós estamos trabalhando é um vetor que a gente tem a ligação da 304, tem a ligação da 308, que é Charqueada, e junta tudo ali na Santa Terezinha. E de Santa Terezinha para frente ali, a rodovia vira um trecho bastante urbano e todo mundo sabe que tem um tráfego muito pesado. Então, a gente tem uma retirada do tráfego pesado de dentro de Piracicaba, principalmente nessa região. A gente traz maior segurança, porque é uma rodovia que nasce em uma classe de segurança elevada. A gente traz um ordenamento viário, porque a gente tira o trânsito rodoviário de um trecho urbano, que é essa chegada aqui que eu comentei. Nós melhoramos aqui o tempo de deslocamento de viagem, e tem uma melhor interligação das rodovias no entorno de Piracicaba, todo o polo industrial ao redor de Piracicaba, e toda essa interligação com essas três rodovias que eu mencionei, que são rodovias consolidadas. Bom, é isso que é um pouquinho do empreendimento. Obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Robson Ávila. Vim aqui representando a Eixo. Vai ser convidado novamente depois, na parte final da audiência pública. Obrigado. Agora gostaria de convidar a senhora Letícia Orci. Ela aqui representa a Tríade de consultoria socioambiental. Seja bem-vinda, Letícia. Muito obrigado pela presença. São 30 minutos. Temos mais quatro aqui que o Robson deixou, então vamos... são 34 minutos para fazer uso da palavra. Muito obrigado. Enquanto vocês colocam aí, deixa eu só cumprimentar aqui o procurador-geral do município, o doutor Guilherme Moro de Mello. Obrigado pela participação. Também o secretário Paulo Ângelo Frias, da Secretaria de Habitação e Gestão Territorial. Muito obrigado. Por favor, palavra sua.

Letícia Orci: Boa tarde a todos. Então, eu sou a Letícia da Tríade de consultoria socioambiental. A Tríade é de uma empresa aqui mesmo, de Piracicaba. Então, nós tivemos a oportunidade de desenvolver o estudo com técnicos aqui da região. Então, vamos começar com a apresentação do EIA-RIMA do contorno de Piracicaba. Antes de trazer os aspectos técnicos do estudo, eu vou trazer para vocês uma contextualização que eu acho importante a gente focar nesse início. Qual é a função do EIA-RIMA? O estudo ambiental subsidia a avaliação da CETESB para a emissão da licença prévia. E, no caso, a tria de fez o estudo ambiental com o escopo que ela teve ideia, como ela estruturou esse estudo. Tudo começa com uma consulta à CETESB. Então, nós fizemos isso lá. Como o Robson colocou, a concessão começou lá em 2020. Então, em 2020 para 2021, a concessão está se estruturando. Lá em 2022, a CETESB é provocada no bom sentido. É apresentado o empreendimento à CETESB e questionado, como fazemos esse EIA-RIMA? E a CETESB já emite, então, um termo de referência. Com

isso, nós temos a estruturação do EIA-RIMA elaborado pela Tríade de acordo com o termo de referência da CETESB. Ali já são definidas quais as escalas de mapeamento, quais as áreas de estudo, quais os estudos primários que devem ser realizados. Então, é um roteiro que minimamente deve ser atendido. Deixa eu só ver se o ponteiro vai funcionar. Mas eu acho que não está funcionando. Não. Bom, então, esse é o escopo geral do EIA-RIMA, os capítulos principais, caracterização do empreendimento, legislação aplicável, estudo de alternativas, diagnóstico ambiental, definição dos impactos e sugestão de programas ambientais. Então, esse estudo foi elaborado para obtenção da licença prévia pela CETESB. E a licença prévia aprova a concepção do empreendimento, define as condicionantes ambientais para as fases ainda de implantação e operação. Em que momento nós estamos? Nós estamos aqui. Então, antes da emissão da licença prévia, no caso de um EIA-RIMA, é necessário, como foi apresentado no começo da mesa, a escuta da população, para tirar dúvidas, esclarecimentos e até trazer sugestões, que são todas registradas e devem ser contempladas na avaliação da CETESB e nos estudos realizados pelo empreendedor. Então, é só nessa etapa, entre o EIA-RIMA e a licença prévia, em que há essa obrigação da escuta da população. Após a licença prévia, a Eixo vai começar a realizar as obras? Não. Tem mais duas etapas, uma etapa para começar as obras, que é a obtenção da LI. Então, após a emissão da licença prévia, ainda há uma série de estudos, agora mais técnicos, mais focados no empreendimento em si, que é para a obtenção da licença prévia. Desculpa, licença de instalação. Durante todo o período de obras, também são regidas as condicionantes ambientais dessa etapa, durante as obras, para depois a emissão da licença de operação. Então, saibam que o Contorno Norte de Piracicaba é um empreendimento que

está passando por licenciamento trifásico, LP, LI e LO, e essa escuta da população acontece nesse momento, antes da emissão da licença prévia, que é a concepção do empreendimento. Dito isso, vamos passar, então, para a estrutura geral do EIA-RIMA, e os meus próximos slides são sobre esses capítulos principais. Começando com a justificativa do empreendimento. Como o Robinson colocou, Piracicaba é alvejada, em bom sentido, novamente, pelas rodovias que cruzam a sua área urbana. Então, acho que vou tentar apontar daqui, porque acho que é importante. Deixa eu ver se consigo. Começando aqui, a SP-127, para quem vem da região de Tietê, Saltinho, faz conexão com a Marechal Rondon. Ali, a 308, que é a Rodovia do Açúcar, quem vem da região de Sorocaba, Castelo Branco. A 304, ali, em verde, que vem da Anhanguera, do sistema Anhanguera-Bandeirantes, então, a Americana, Santa Bárbara. A SP-147, para quem vem de Limeira, novamente, conexão com o sistema Anhanguera. A SP-127, para quem está vindo de Rio Claro, conexão com a Washington Luiz. E a 308, a principal ligação com o Charqueado. Com isso, todas as rodovias precisam trafegar, hoje, pela região do shopping, pela saída de Santa Terezinha. Isso afunila todo esse tráfego de veículos de longa distância que necessariamente precisam cruzar a margem urbana de Piracicaba. Além disso, o município tem alguns distritos industriais. Esse primeiro que tem destacado é a região da Unileste, que é onde tem, por exemplo, a Caterpillar. Um outro distrito industrial é onde está a fábrica da Hyundai, que, como o Robinson já colocou, já foi contemplada, na última década, no período mais recente, pela rodovia que está em azul, que é o contorno de Piracicaba. Hoje, já densamente trafegado, é uma rodovia muito utilizada. Além desses dois, tem ainda, aqui embaixo, o Unisul, que é na região do Ceasa, nas empresas que estão à beira da 127, e, lá em cima,

o distrito industrial Uninoroeste, onde hoje está em implantação a fábrica da Klabin. Com isso, o próprio plano de mobilidade urbana de Piracicaba prevê um anel viário. Um anel viário que está parcialmente implantado com a conexão dessas rodovias. Então, a rodovia do Açúcar e o atual contorno. O que é o contorno norte? É a continuação desse planejamento municipal de mobilidade urbana, fazendo o fechamento norte do contorno de Piracicaba, respeitando a área de expansão urbana, que está em roxo. Aliás, o que está demarcado em roxo não é o limite municipal, é a área urbana de Piracicaba. Urbana e expansão urbana. Então, estamos falando dessa concepção de empreendimento, que vem fechar mais uma ala do contorno de Piracicaba, atendendo, então, as diretrizes do próprio plano de mobilidade do município. Só lembrando um último detalhe, naquela flecha lá em cima, é a usina Costa Pinto, que também tem um grande atrativo de fluxo. Então, Piracicaba, além de ser uma cidade com 450 mil habitantes, é a sede administrativa de Piracicaba. Então, é um polo atrativo e gerador de fluxo diário, de veículo, movimento pendular, de quem vem, por exemplo, de Charqueada ou de São Pedro em busca de educação, saúde, enfim. Então, o empreendimento vem a contemplar essa organização do fluxo, segregando o tráfego de longa distância. Então, repetindo um pouco do que o Robinson falou com relação às justificativas, o contorno vai ser uma opção de fluxo do veículo de carga, que atualmente trafega pelo perímetro urbano de Piracicaba. Vem ao atendimento as demandas locais de circulação de veículos, explícitas no plano diretor e no plano de mobilidade. E traz também a melhoria das condições de transporte urbano e qualidade de vida da população de Piracicaba, que vai deixar de conviver com a situação, pelo menos tão intensa como está hoje, desse cenário. Então, aqui embaixo é a saída para pegar para Santa Terezinha, no viaduto. Aqui na frente é na

região da Belga, na saída de Santa Terezinha. Aqui embaixo é na ESALQ. Então, tem o tráfego de pedestres também, um outro público. E ali é o shopping, que também é o principal shopping da região, que também atrai. É um atrativo de fluxo também. Então, essa é a continuidade do que foi dito pelas justificativas que o empreendedor já colocou. Com relação à caracterização do empreendimento. Vou passar rapidamente aqui, porque também já foi colocado pelo Robinson. É uma rodovia que já nasce duplicada, canteiro central. A faixa de domínio, que aqui na figura está representada pelo tracejado em rosa, é onde vai ser acerca da rodovia. Isso tem aproximadamente 50 metros, respeitando os cortes e aterros. A extensão é de 15 quilômetros, começando lá na SP-127. Velocidade de 80 quilômetros. Serão três dispositivos de acesso, como o Robinson já colocou. Três passagens inferiores, mantendo o viário local. As estradas rurais que serão interceptadas terão seu fluxo garantido. E são duas pontes. O controle de Piracicaba intercepta o Guamiú e o Corumbataí, que vai ser por via, por pontes. Esse traçado, que já apresentamos algumas figuras aqui, é importante contar para vocês que antes do desenvolvimento desse, do projeto em si, fizemos um levantamento das restrições ambientais da região. O time de engenharia da Eixo conseguiu desenvolver o traçado do contorno norte de Piracicaba em áreas de menor restrição já pautadas no estudo ambiental. Levantamos áreas de APP, reserva legal, declividade, a própria vegetação, a área de expansão urbana, a área de ocupação urbana. Com isso, fizemos esse mapa de linguagem semafórica, tentando sinalizar já para a Eixo. Vá pelo verde e pelo amarelo, que você vai ter menos problemas com relação aos impactos ambientais. E a Eixo conseguiu, então, desenvolver ali no percentual só 5% do empreendimento, que está sobre trechos de elevada sensibilidade, mas que não tem jeito, que é

principalmente o cruzamento dos cursos d'água. O empreendimento vai ter que cruzar o Corumbataí. Não tem jeito. Então, esse segmento é mais delicado, esse segmento é mais sensível, assim como o Guamiú, que também vai ser interceptado. Então, só esses dois trechos que compõem a região de elevada sensibilidade. Lembrando que nenhum dos aspectos mapeados é restritivo, ou seja, não tem nenhuma caverna, nenhuma unidade de conservação de proteção integral, nenhuma comunidade indígena. Então, o empreendimento não precisa desviar de nada. É um ambiente que aceita esse tipo de empreendimento, inclusive previsto no Plano Diretor do município. O município também emitiu a certidão municipal, atestando que o empreendimento está de acordo com o planejamento. Então, não há nenhum impeditivo para a implantação do contorno norte de Piracicaba. Só vou colocar aqui novamente na tela, porque sempre gera... mas onde é realmente esse contorno? O Robson também já apresentou uma figura parecida, lembrando o contorno contornando... contorno contornando em si, fazendo o contorno da área urbana de Piracicaba. Então, aqui está... não sei se vocês... Mário Dedini, aqui. O Corumbataí está aqui, chegando no Piracicaba. Aqui, Santa Terezinha. Então, ele contorna toda a área urbana, e a população vai ter acesso ao contorno pelos três dispositivos. Início, meio e fim. Bom, todo o EIA-RIMA, todo o estudo ambiental, na verdade, tem as suas áreas de influência, onde são desenvolvidos os estudos de acordo com a sua área de abrangência. Então, o EIA-RIMA tem três áreas de influência, que são três siglas que vou falar para vocês em alguns momentos. A área diretamente afetada é a ADA. E é a futura cerca da faixa de domínio. É ali que vão ter as desapropriações, é ali que vão ter as supressões. Então, é a ADA. Esse seria o conceito aqui embaixo, a ADA sendo o centro. A ED, que é o entorno

direto, e, para o meio físico, nós trabalhamos com uma ED de 500 metros. Então, foram estudados 500 metros para o meio físico e para o meio biótico, com levantamento de fauna, com levantamento de vegetação. Para o meio socioeconômico, nós utilizamos os setores censitários. Então, fizemos as pesquisas, as estatísticas do IBGE, com base nos setores censitários. E a área de influência indireta, a AI, que é o macro, nós utilizamos as microbacias, para o meio físico e o meio biótico, e os municípios para o meio socioeconômico. Essa figura vai representar um pouco dessa abrangência das áreas de estudo. Começando de fora para dentro, o roxo é a AI do meio socioeconômico, ou seja, os quatro municípios que nós estudamos como sendo importantes para o empreendimento. Piracicaba, Charqueada, Água de São Pedro e São Pedro, por essa movimentação pendular, por essa importância de Piracicaba atraindo o fluxo desses municípios. Em preto, é a AI do meio físico e biótico, são as microbacias que o empreendimento intercepta. Em laranja, os setores censitários, amarelo, o entorno dos 500 metros, e em vermelho, onde é a nossa ADA, onde é o empreendimento em si. O diagnóstico ambiental. Lembrando lá do esqueleto do EIA-RIMA, que eu comentei lá no primeiro slide, além das características do empreendimento que nós passamos agora, tem o bloco do diagnóstico ambiental. Diagnóstico ambiental do meio físico, biótico e socioeconômico. Aqui estão os temas principais, que também apareciam lá no roteiro da CETESB, só contando para vocês que nós cumprimos todos eles. Eu vou passar aqui só para a leitura, só para constar. Então, vegetação, unidade de conservação, área de preservação permanente, fauna e reserva legal, no caso do meio biótico. Uso e ocupação do solo, zoneamento municipal, comunidades tradicionais, propriedades afetadas, perfil demográfico, equipamentos e serviços, patrimônio arqueológico e transporte no

socioeconômico. E para o meio físico, clima, recursos hídricos, recursos minerais, ruídos, geotecnia, geomorfologia, pedologia, vibrações, geologia, paleontologia, espeleologia e áreas contaminadas. Esses foram os tópicos estudados no Diagnóstico Ambiental, com estudos primários ou referências biográficas. Para trazer um pouco do conceito para vocês do meio físico, o empreendimento se desenvolve em relevo suave, com declividade predominante até 8%, é um terreno de bem plano, na verdade, como as fotos ilustram. Aqui, nessa primeira foto, estamos na região do Guamiú. Lá na frente está a Dedine. Aqui já é onde ele vai interceptar cultivo agrícola. É uma terra bastante agricultável, mecanizada, com declividade bastante suave. Seguindo aqui, novamente, terreno bem plano, já chegada aqui embaixo do Corumbataí. Aquela APP ali no fundo é a transposição do Corumbataí. Esse é o dispositivo com a 308. Então, a foto virada para a 308, e ali a foto virada para a pedreira ali no fundo. Eu não estou conseguindo apontar. É a pedreira ali no fundo. E aqui já é a descida para a 308. O dispositivo de chegada na 308 está na segunda foto, aqui embaixo. Então, é um terreno que acomoda o empreendimento sem muita necessidade de corte e aterro. É um relevo bastante adequado para o empreendimento. Com relação aos recursos hídricos, o empreendimento está na bacia do PCJ, Piracicaba, Corumbataí e Jundiá, especificamente nas bacias do Piracicaba e do Corumbataí. Interceptando cinco principais microbacias. Ao todo, o empreendimento vai interceptar 18 cursos d'água, sendo que apenas cinco deles são de características perene e todos os demais são intermitentes. E também há registro de intervenção em dez nascentes. Isso porque o empreendimento busca as linhas de comedia, aproveitando até mesmo o viário existente das estradas já implantadas nas estradas municipais. Nessa figura, vemos o Guamiú, e aqui embaixo é o esqueleto, o projeto funcional

da ponte. Vai ser uma ponte com aproximadamente 80 metros de extensão, preservando o barramento existente hoje no Guamiú, que é essa situação registrada na foto acima. Ele encontra-se represado, e o empreendimento vai manter essa situação. Aqui é o cruzamento do Corumbataí. Nesse caso, a ponte vai ter aproximadamente 110 metros de extensão, respeitando toda a calha do curso d'água, que não vai sofrer qualquer represamento ou qualquer intervenção brusca na calha. A ponte respeita, inclusive, parte da APP, e aquele viário local, que é a estrada que sobe para a usina, para a Costa Pinto. O fluxo dessa rodovia municipal continua por baixo da ponte. Com relação ao meio biótico. O empreendimento está, então, bioma Mata Atlântica, com predomínio de floresta estacional semidecidual. Apenas 8% da ADA hoje é ocupada com vegetação. E essa vegetação é de característica de estágio inicial, onde nós fizemos parcelas amostrais, contabilizamos a vegetação existente, existe um inventário florestal como anexo do EIA-RIMA. E aqui a principal composição. É uma vegetação que sofre bastante pressão urbana, é próxima à expansão da zona de expansão de Piracicaba. Essa vegetação vem sofrendo essa pressão há muitos anos, inclusive também pelo cultivo da cana. Vou trazer algumas imagens para vocês. Essa daqui é uma característica que denominamos vegetação pioneira. Basicamente é uma área que foi abandonada para regeneração natural. Aqui embaixo é uma vegetação pioneira também de beira de rio, de influência fluvial, onde há a presença do curso d'água ali no meio. E o fragmento inicial, que é uma mata, mas é uma mata não madura, digamos assim, a gente vê aqui uma presença de mamona, de braquiária, ou mesmo de muita leucena, uma região com uma ocupação de leucena muito presente. E essa é a caracterização geral da vegetação. Não há nenhum fragmento médio que será suprimido, que seria uma vegetação um pouco

mais madura. Os fragmentos são só ou inicial ou vegetação pioneira. Além dos fragmentos, há a estimativa de supressão de aproximadamente 115 árvores isoladas. Esse quantitativo vai ser novamente detalhada na fase de LP para LI. Intervenção em quatro poligonais de reserva legal. As propriedades que serão desapropriadas quando afetadas alguma vegetação que está classificada como reserva legal, está identificada no estudo. Lá pela intervenção nos cursos d'água. Geração de APP, então 10,67 hectares de intervenção em APP. E por essas intervenções, seja nos fragmentos, nas áreas isoladas, APP e reserva legal, estima-se uma reposição florestal da ordem de 30 hectares. Então, a concessionária vai precisar fazer um plantio de 30 hectares aproximadamente, sendo que esse quantitativo é ainda nessa etapa do estudo, com base no projeto funcional. Vai ser detalhado depois novamente esse quantitativo na fase de LI. O empreendimento não intercepta nenhuma unidade de conservação, mas intercepta o Parque Linear de Corumbataí, que é uma zona especial do plano diretor. Então, é o Parque Linear de Corumbataí. A unidade de conservação mais próxima, de proteção integral, no caso, é Ibicatu, que é aqui mesmo no município de Piracicaba. Mas o segmento não intercepta nenhuma unidade de conservação. Só vou voltar, que pulou a fauna. Bom, então, para vocês saberem também, foram feitas duas campanhas de fauna. Para estudar a fauna, são feitas campanhas em época seca e chuvosa, respeitando o hábito dos animais. E foram estudados os mais diversos grupos faunísticos. Ali em cima estamos vendo dois pesquisadores. O Fernando, que é o nosso ornitólogo, e o Leonardo, que estuda répteis e anfíbios. E, ao lado, uma câmera trap. Então, nessas duas campanhas, essas campanhas foram de dez dias cada uma, ficou instalada a câmera trap também em alguns pontos do traçado para pegar toda a ocorrência de

animal que passasse no raio de cobertura da câmera. Aqui é a equipe de ictiofauna, fazendo coleta de peixes, e alguns dos animais que foram registrados. Ainda que seja um ambiente degradado, ainda que tenha bastante fragmento inicial, não tenha sido retratada a floresta madura, a gente tem animais de topo de cadeia. Então, nós registramos pegada de onça. E o gato do mato, que foi aquela imagem, é o registro da câmera trap. Essas campanhas retratam a ocorrência do animal nessa época. E, para vocês saberem depois, durante a licença de instalação, e até mesmo nos primeiros anos de operação, esses estudos continuam como condicionantes da CETESB. E aí é possível fazer um comparativo do impacto real do empreendimento. Essa é a realidade antes do empreendimento. E esse estudo continua depois, durante e após a implantação. Sendo necessárias medidas futuras, isso é acomodado nas condicionantes da licença de operação da CETESB. Meio socioeconômico. Então, é uma região bastante agricultável. A agricultura ocupa praticamente 78% do território. A vegetação, campo antrópico, vias existentes, que são interceptadas, áreas de pastagem, sítios e chácaras. Um aglomerado de indústria, comércio e serviços, que são áreas comerciais. Além da própria hidrografia, principalmente pela interceptação do Corumbataí. A ADA, a Futura Faixa de Domínio, só para vocês saberem, são 104 hectares. Esses 104 hectares estimam-se à desapropriação de 92,6. Isso distribuído em 38 propriedades particulares. Nessa etapa, mapeadas de acordo com o CAR. Sendo uma área rural, as propriedades têm o registro do CAR. Mas ainda não foi levantada a matrícula, ainda não foi feito contato com esses proprietários. Então, pode ser que esse número tenha alguma diferença agora. E na etapa de LI, onde serão feitos esses laudos cadastrais das propriedades. Bom, 92 hectares, mas você falou que são 104 a ADA. Sim, tem 12,10 hectares já de

áreas públicas. Porque o empreendimento sai de dispositivos com rodovias, que já é área pública, então, naqueles locais não caracteriza desapropriação. Além das intervenções nas estradas municipais, que é uma concessão de área municipal para o Estado. Com relação à população diretamente afetada. Foram identificadas três propriedades onde existe benfeitoria residencial. Então, são casas que serão afetadas. Esse primeiro caso aqui é logo na saída, que é a Dedine, o dispositivo de saída do empreendimento, e ele vai cruzar o Guamiú aqui na frente. Aqui é a ponte do Guamiú. Então, esse ponto é fixo. Não tem como alterar, fazer uma curvatura para minimizar esse impacto. Então, aqui é uma residência e alguns galpões. O que está sinalizado em vermelho são benfeitorias. Nem todas são residenciais. Então, é uma residência aqui. E ali é o dispositivo 408, onde há chácaras em duas das suas alças. E, novamente, é um ponto fixo do empreendimento. Cruzar a 308 nesse local também é um impacto pontuado no estudo do meio socioeconômico. Também foram feitos estudos de arqueologia. Então, esse é um exemplo da perfuração que se faz no estudo de arqueologia. E foram feitos esses furos a cada 200 metros, buscando indícios de civilizações passadas. E não tem indício. Se tivesse, precisaria ser resgatado. Seria um sítio arqueológico. Às vezes, precisaria até ser desviado. Mas não foi. Os estudos que foram feitos já foram aprovados pelo IFAM, que é o instituto responsável por essa anuência. E não há, então, bens arqueológicos na ADA. Também foram feitos estudos de ruído. Então, tanto essa medição física... não sei se tem a população presente no local que presenciou as aferições. Isso foi realizado por volta de maio de 2023. Então, tanto o estudo atual do ruído existente na região quanto a modelagem, que é esse segundo desenho. Então, é também uma competência do EIA-RIMA fazer esse estudo de modelagem para prever. E,

se, na modelagem, o resultado é identificar que o ruído vai ser além da legislação vigente, precisam ser previstas barreiras para a minimização desse impacto. Mas, no caso, não se aplica. A modelagem está como resultado de um ruído adequado para a operação da rodovia. E também foi feita uma pesquisa com a população. Uma pesquisa de percepção. Então, a população foi consultada com relação ao conhecimento da concessionária, conhecimento do empreendimento, a importância do empreendimento. É bacana verificar aqui que 25 dos entrevistados apontam uma melhoria do trânsito. Então, entende o empreendimento, o controle de Piracicaba como importante e que vai trazer melhoria para o trânsito local, diminuir o fluxo de caminhão, melhora a economia, eleva a economia para outras áreas, sendo a preocupação da população com relação aos que estão em vermelho no gráfico. Gera incômodo para as pessoas, poeira e barulho, e atrai pessoas de fora. Então, essa percepção da população também foi acomodada nos programas ambientais. Tanto para otimizar a percepção positiva, quanto para cuidar do que eles apontam como negativo, os impactos negativos. Bom, aqui é só para trazer para vocês que o EIA-RIMA, que está exposto ali fora, ele apresenta esse nível de detalhamento. Então, aqui nós estamos falando trecho de um quilômetro. Então, com relação às propriedades, P2, P3, P4, são as propriedades que foram identificadas, as APPs, o nome das estradas, tudo está pontuado no estudo. Se alguém quiser alguma ajuda depois para interpretar lá no local, pode me chamar, que a gente pode folhear esse mapa junto e identificar, eventualmente, alguma propriedade, algum interesse de vocês. Bom, então esse foi o bloco do diagnóstico ambiental, meio físico, biótico e socioeconômico. Mas para que serve o estudo? Só para mostrar o que tem, só para estudar? Não. Chama-se estudo de impacto ambiental. Então, nós precisamos pontuar

quais são os impactos. Nossa, Letícia, mas vai ter impacto? Vai. É o empreendimento que vai causar impacto, por isso que nós estamos aqui. E quantos impactos? Como você pensou nesse impacto? Vamos entender primeiro como a gente pensou no impacto. O empreendimento é uma atividade impactante. Construção e operação de rodovia. E ele vai impactar os aspectos ambientais que nós acabamos de ver. A vegetação, a fauna, a população que reside lá. E isso vai trazer, então, os potenciais impactos resultantes. Vamos buscar um exemplo. A etapa que nós estamos aqui, a etapa prévia. Planejamento e divulgação. Traz impacto? Traz. Traz impacto para quem? Traz impacto para a comunidade. Por isso, até que todos vocês estão aqui. Será que eu vou ser desapropriado? Será que vai fazer barulho? Será que vão cuidar da fauna? Esse, então, é o impacto de planejamento na comunidade. E qual é o impacto? É a expectativa. Expectativa é negativa. A população tem que saber o que é empreendimento, tem que saber se vai ser afetado, tem que saber quais são os programas que vão ser implantados. Então, esse é o impacto negativo que precisa ser cuidado. Outro impacto. Liberação da faixa de domínio. Desapropriação. Vou ser desapropriado? Esse é o impacto. Impacto em quem? Na estrutura urbana e rural, na região. Qual é o impacto? A desapropriação, a alteração de acesso. Então, tudo isso tem que estar claro no estudo, o que realmente vai acontecer e o que vai ser feito. Outro impacto. Vou trazer alguns exemplos aqui. Contratações dos funcionários. É o impacto agora na qualidade de vida e agora o impacto positivo, tanto para os empregos quanto para as arrecadações. Atividade da construção em si. Vai ser o impacto para quem? Vai ser o impacto nos terrenos, no controle, nos terrenos, nos recursos hídricos. Será que eu falo o próximo? Na vegetação. Vai causar o quê? Pode causar erosões, assoreamento, contaminações. E vamos retomar uma

palavra que tem ali. Potenciais. Vai ter erosão? Não é certeza. Pode ser que tenha. Então, são impactos. Tanto que vão acontecer. Por exemplo, desapropriações, vai acontecer. Assoreamento vai acontecer? Esperamos que não. Por isso que vão ter as medidas lá depois. Então, são impactos potenciais. Contaminação dos cursos da água e do solo vai acontecer? Esperamos que não também. Mas é um impacto potencial? É. Tem que ser cuidado. Fragmentação da vegetação vai acontecer. É um empreendimento linear novo que vai cruzar, vai deixar um fragmento de um lado, outro do lado e outro do outro, vai ter fragmentação da vegetação, impacto negativo. Atividades da operação aqui agora. Vai causar impacto também? Vai. Vai causar impacto em quem? Vai trazer melhoria no transporte, é um impacto positivo, e vai trazer também segurança no trecho urbano. Vai deixar de ter os veículos, pode reduzir os atropelamentos, reduzir a emissão de poluentes no perímetro urbano de Piracicaba. Então, são impactos positivos. Essa é a brincadeira que a equipe multidisciplinar que desenvolveu o estudo sentou e pontuou. Qual é a atividade? Qual é o aspecto? É impacto potencial? É impacto que acontece em que área de abrangência? Na AI, na ID ou na ADA? Essa é a síntese que a equipe chegou. 60 impactos pontuados entre meio físico, biótico e socioeconômico, fase de implantação e operação. Desses 60, 47 são negativos. Nossa, muito impacto negativo. Esse é o estudo de impacto ambiental, que definiu quais são os impactos. E o próximo capítulo é o capítulo de programas ambientais. Então, é importante saber todos os impactos, ou o máximo de impactos que a gente conseguiu, para poder definir as medidas. Aqui são as métricas que nós avaliamos os impactos. Positivo ou negativo, direto, em qual área de influência. Só para focar para vocês, que ele tem ali a ocorrência. Se é certa, ou se é alta, ou se é baixa a probabilidade de acontecer. Explicando

novamente o potencial. São impactos potenciais. Alguns são certos. Mas alguns têm suas potencialidades de ocorrência. E para cada um desses 60 impactos, nós definimos medidas para que viessem a evitar ou prevenir, mitigar, compensar ou potencializar esses impactos. Então, vamos a alguns exemplos. Impacto sobre a fauna e vegetação, que é negativo. Como a gente pode prevenir isso? Supressão controlada da vegetação. Você não pode suprimir um pé de árvore para além da área de intervenção. Qual é a mitigação? Por exemplo, na fauna, acompanhamento da supressão. Não é porque vai suprimir que tem um ninho de passarinho lá, que esse ninho tem que ir para o chão. Então, acompanha, tira o ninho, resgata. E aí você mitiga um impacto que não é necessário. O necessário é a supressão. A mortandade do animal que está lá dentro, não. Então, precisa ter acompanhamento do veterinário na frente de supressão. E as compensações? No caso aqui, previstas duas travessias de fauna, reposição florestal de 30 hectares. Vai cortar a árvore? Vai. Tem que cortar, não tem jeito. Vamos ter que compensar. Esse é um exemplo da qualidade das medidas que foram previstas. Entre prevenção, mitigação e compensação. Desapropriação é a mesma coisa. Vai desapropriar. Cerca de 90 hectares. O que pode pensar nessa etapa? Melhoria de projeto. Dá para reduzir um pouco? Dá para manter um acesso? Não deixar nenhuma área encravada? Não deixar nenhum proprietário sem acesso? Dá. Melhoria de projeto. Dá para fazer o que é possível dentro das técnicas de engenharia e segurança viária. E tem que respeitar as curvaturas, os ângulos de inclinação. Não dá para a rodovia ser um zigue-zague. Ela tem que ter uma fluência também da segurança viária. Mitigação, que é a comunicação com a população. Nós estamos numa etapa da comunicação aqui hoje, trazendo para vocês. Foi? Não foi? E indenizações. Vai acontecer compensações por conta das

desapropriações. Indenização e manutenção de acesso. Com relação aos impactos positivos, é importante também saber que tem as medidas para potencializar. Então, a contratação é uma coisa bacana, ainda precisa capacitar essa mão de obra, para que, futuramente, ela possa dar sequência em outras atividades. Então, os impactos positivos, como a divulgação da redução de acidentes em Piracicaba, por exemplo, que é o que se espera, ele é um impacto a ser potencializado, divulgado no futuro. Então, mais uma questão aqui. A melhoria viária aqui, do fechamento do anel viário. Mais um impacto positivo para ser enfatizado depois nas atividades de comunicação social, tanto do município quanto da concessionária. E, por último, só para relatar para vocês, essa é a relação dos 15 programas ambientais que foram pensados para cuidar de cada um... 15 programas ambientais, isso. Que foram pensados para cuidar de cada um daqueles 60 impactos potenciais. Cada um desses programas leva na sua bagagem, na sua malinha, vários daqueles impactos. Então, adequação ambiental do projeto, como eu falei, comunicação social, controle ambiental das obras, treinamento e capacitação da mão de obra, gerenciamento de resíduos, mitigação de incômodos à população, monitoramento da fauna, proteção da fauna e da flora, plantio compensatório e restauração ecológica, educação ambiental, desapropriação e eventual relocação de população, o programa de gerenciamento de risco e o plano de ação emergencial para evitar as contaminações, e depois, futuramente, o plano de gestão ambiental da operação, que vai ficar com a Eixo ao longo de todos os seus 30 anos, 25 anos, enfim, de concessão. O PGR-PAE, para evitar as contaminações também, fica vigente durante a operação. E a compensação ambiental financeira, que, sendo o EIA-RIMA, há uma previsão de destinação de verba de recurso para a Unidade de Conservação de Proteção

Integral. O uso da verba é definido pela Unidade de Conservação, mas todo o EIA-RIMA tem a previsão de destinação de uma verba a ser calculada também pela Câmara Técnica da CETESB, mas há um programa específico também para essa destinação. Com isso, eu encerro aqui. Esse é o meu último slide. Os programas são todos de responsabilidade da Eixo. O contorno viário à conclusão da equipe responsável pelo empreendimento é de que o contorno de Piracicaba é um empreendimento ambientalmente viável e socialmente benéfico para a região, desde que adotadas as medidas propostas nos programas ambientais. Eu encerro aqui e fico à disposição depois se alguém quiser conversar lá na mesa com o estudo. E só mais uma questão. Vou deixar aqui o QR Code, que foi a divulgação da audiência, que vocês podem consultar o estudo de forma digital mirando ali no QR Code, ou aqui também é o site da CETESB, onde todos os EIA-RIMAs ficam expostos. É só procurar pelo processo 313, de 2023, aqui na página da CETESB, que está o estudo na íntegra lá. Obrigada.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Letícia Orci. Ela aqui é da Tríade Consultoria Socioambiental. Muito obrigado pela exposição. Vai ficar conosco também aqui no nosso plenário para, no momento final da audiência pública, ter aqui comentários acerca do que foi colocado. Muito obrigado. Antes de começar a chamar aqui os nomes, só informando que foram encerradas as inscrições. Obviamente, se mais alguém aqui tiver, nos próximos minutos, interesse em ainda se inscrever, pode procurar a Laura lá na entrada do recinto. Mas, de regra, estão encerradas já as inscrições. Gostaria aqui só de registrar a presença, dois nomes que chegaram agora há pouco para mim aqui na mesa, a secretária de Mobilidade Urbana, Trânsito e Transporte, a senhora Jane Franco, obrigado pela participação, e

também Reinaldo Pousa, secretário municipal de Trânsito. Agradeço aqui, em nome dos ilustres secretários e secretárias, toda a população aqui de Piracicaba que está nos recebendo aqui para esse momento. Dito isso, vamos passar, então, para o momento central da audiência pública, que é justamente a manifestação dos representantes desse plenário. Eu vou, chamando aqui o nome das pessoas inscritas, vou convidar para que venham aqui até o púlpito para fazer o uso da palavra, de acordo com a ordem que nós fomos aqui chamando, de acordo com o tempo também estabelecido, está montando ali um pedestal para ficar um pouco mais confortável. Nós vamos iniciar aqui com os representantes do Ministério Público. Para isso, eu vou convidar o doutor Ivan Carneiro Castanheiro, ele é do Ministério Público do Estado de São Paulo, representante do GAEMA, por favor. Também, vai falar aqui também, o senhor Ângelo José Casoni, ele que é assistente técnico-científico. O doutor Ivan informou que eles vão conjugar o tempo para fazer uma fala, então, convidamos logo na sequência já para fazer essas complementações de fala. O doutor Ivan sempre presente, sempre assíduo nas nossas audiências públicas. Muito obrigado. É um legítimo representante aqui da sociedade. Muito obrigado, doutor Ivan.

Ivan Carneiro: Obrigado, Anselmo Guimarães. Agradeço a oportunidade, cumprimento a todos, parabenizo a todos por estar aqui discutindo uma questão tão importante. A gente sabe dos reflexos que são positivos e dos reflexos negativos que acabam sendo inevitáveis, como já bem colocou a Ticiane aqui, e também o Robson, a quem eu cumprimento, cumprimentando rapidamente também os secretários municipais aqui presentes, que eu vou me permitir não nomear para ser mais rápido,

demais autoridades. Dizer que nós vamos, como o doutor Anselmo já adiantou, fazer aí uma divisão em dois temas, viu, Ticiane? A ideia é que eu vou colocar rapidamente as questões e deixar para o Ângelo, que é o nosso assistente técnico-científico, colocar com mais detalhes para vocês, principalmente para vocês da CETESB e depois fazerem aí as devidas análises. A nossa preocupação básica é, primeiro, a erosão, que foi um ponto que já foi levantado aqui, mas que a gente entendeu que talvez mereça esclarecimentos melhores em termos de dissipadores, até porque isso carrega uma lixiviação, óleo, graxas, sedimentos das rodovias para o corpo d'água, é uma preocupação. Uma questão que, salvo engano, eu não ouvi aqui menção, mas é a questão do combate a incêndios, como é que ficariam esses equipamentos da concessionária nesse trecho que é urbano, que é uma área bastante sensível também. A questão da fauna, a gente gostaria de ter um pouco mais detalhada essa vitimização, não só durante a fase de implantação, mas depois também durante a fase de operação. Foram mencionadas duas passagens de fauna. A gente gostaria de saber em que medida as diretrizes da CETESB, da Arcesp e os estudos técnicos estão sendo contemplados com relação a essa questão, até a razão das distâncias que hoje são exigidas para efeitos de socorro, para efeitos de atendimento da concessionária em relação à fauna. E uma outra e última preocupação que eu colocaria é a questão das compensações ambientais que foram ressaltadas aqui para as unidades de conservação. Existe uma fórmula, mas em termos percentuais, a que cálculo se chegou para se atingir isso? E depois, se possível, um detalhamento melhor de todos esses planos de amenização, digamos assim, de mitigação dos danos ambientais aos recursos hídricos, ambientais no sentido de vegetação, mas especialmente solo e fauna. Uma grande preocupação centrada no incêndio. Então, se me

permitirem, Anselmo, eu vou chamar o Ângelo José Casoni para fazer os complementos. Eu só fiz uma pontuação. Obrigado pela palavra.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação, devidamente registrado. Convidamos, então, o senhor Ângelo José Casoni para complementar e já vou seguir adiante. Seja bem-vindo novamente, senhor Ângelo.

Ângelo José: Muito obrigado, boa noite a todos. Ponto A, as preocupações do ponto de vista técnico em relação ao empreendimento. Acho que são cinco ou seis aspectos que são importantes. O primeiro deles é a questão dos acidentes com substâncias tóxicas no percurso. A preocupação inicial nossa, constatamos que o empreendimento não afeta a ETA Capim-Fino, porém, na exposição que foi feita, eu ouvi geologia, mas não ouvi nada sobre aquíferos. Na área do município, existem áreas sensíveis à contaminação de aquíferos. Enfim, os dados estão disponíveis. Eu não ouvi nenhuma referência a isso nessa questão dos acidentes. A segunda questão mencionada pelo doutor Ivan é a questão da erosão. Via de regra, as rodovias costumam trabalhar com projetos padrões de dissipadores. Ou seja, nem sempre esses projetos levam em conta que esses equipamentos têm que ter eficácia. E a eficácia depende de algumas questões. Depende do volume de água que vai passar por ali e depende de onde vai ser descarregada esta água. Isso vale para as canaletas, para os vários dispositivos, bueiros, etc. Então, é preciso demonstrar a eficácia matematicamente. Porque, se eu estou lançando em um curso de água que é rochoso, ele vai aguentar. Se eu estou lançando em um outro, ele não vai

aguentar. Então, essa é uma questão importante a ser avaliada na etapa de instalação. A outra questão é o combate a incêndios. Acho que não preciso me estender muito sobre a necessidade de especificação de quantidade de equipamentos adequados, de equipes e, eventualmente, de como é que esse setor rodoviário vai se compor com o plano de contingência do município e os vários planos de contingência que atuam sobre esse aspecto. Então, precisa estar bem claro e, pelo menos nos planos, não foi individualizado. A questão do atropelamento da fauna silvestre também precisa ser prevista, inclusive já na etapa de implantação. Ou seja, devem ser apresentados os convênios com os órgãos que vão, eventualmente, fazer o atendimento para esses animais, desde já na etapa de licenciamento, de licença de instalação. E, claro, depois na licença de operação também. Sobre a compensação ambiental, chamou a minha atenção que os cálculos que foram feitos para isso, existem vários índices lá que somam, multiplicam, dividem, enfim, e vários deles, o potencial máximo é de 0,5%, e o potencial calculado através das estimativas que foi feita aqui é de 0,06%. Isso para um empreendimento de 237 milhões vai gerar uma compensação ambiental de cerca de 142 mil reais. O principal questionamento que eu faço sobre isso é sobre a questão de temporalidade e de número de impactos que foram citados. Mas, principalmente, a temporalidade. A alegação é que os impactos, em sua maioria, são, vamos chamar assim, temporários, e, portanto, o índice, o score adotado é o mínimo. E esse score interfere claramente no valor. Vejam que o fato de ser temporário não significa que não existam contínuos, e que esses contínuos não são os mais graves, os de mais alto impacto. Então, eu acho que tem que haver uma revisão nessa proposta, e, certamente, a Câmara de Compensação vai atentar para esse detalhe. Segundo, e um último aspecto

que caberia citar também, até porque o traçado vai ficar bastante próximo de alguns locais já urbanizados, e dentro do limite da faixa de urbanização, às medidas não só não estruturais, ou seja, limitação de velocidade, etc., mas também, eventualmente, análise de medidas estruturais para proteção do ruído para a população afetada, que é uma questão bastante importante. Acho que são esses os aspectos que eu gostaria de registrar. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, senhor Ângelo José Casoni, assistente técnico-científico do Ministério Público, também ao doutor Ivan Carneiro Castanheira pela participação. Com isso, vou convidar todos a irmos para o nosso próximo segmento, e representantes de entidades da sociedade civil. Para isso, convido o senhor José Coral, que é da Associação dos Fornecedores de Cana, para vir até o púlpito, para fazer o uso da palavra. Depois do senhor José Coral, convidaremos o senhor Luiz Antônio Fagundes. Senhor José, muito obrigado pela presença, por favor, a palavra é sua.

José Coral: Muito obrigado. Boa tarde a todos. É um prazer estar aqui nessa audiência pública de muito interesse. Eu, sem muito detalhe, vou começando a falar que essa obra era para ter saído há 20 anos. Eu lamento essa demora até hoje, vai jogando para frente, vai empurrando, porque é inconcebível, respeito aos promotores, o que foi falado aqui, os pequenos impactos, mas os impactos dos caminhões que estão transitando aqui na nossa cidade, é um crime continuar do jeito que está. É só que irei para Santa Terezinha de tarde, ou vim de manhã, ou vice-versa, o transtorno que

o trânsito está cometendo aqui. Com pequenos problemas de alguma propriedade, que eu tenho certeza de que vai ficar descontente, vai mesmo, porque não agrada a todo mundo, mas essa obra tem que sair urgente, até cumprimento, seja até a vontade do nosso governador de ter desengavetado, se é que eu posso considerar que estava engavetado. Eu entendo que é demorado mesmo, mas essa obra é importantíssima, embora tenha algum pequeno probleminha, que eu concordo com o tom sendo levantado. Mas vamos falar de incêndio. Os canaviais hoje, quanto incêndio clandestino. Nessa região, praticamente, não vai ter muita cana, não vai ter problema de incêndio. Dos loteamentos também, que foi falado, dentro, nós temos que levar lá perto de Rio Claro. Aí tem loteamento de Iracemapa, de Rio Claro, então, não vai resolver. O perímetro urbano vai, infelizmente, o Poder Público, posso assim dizer, vai autorizando loteamento absurdo, longe daqui, lá fora, e depois tem que levar água, luz e uma série de coisas. Fecha os olhos para loteamentos clandestinos, depois tem que pegar e levar toda a estrutura para lá. Então, isso que é lamentável e tal. Nós não vamos resolver nunca. Daqui a pouco vai sair loteamento para o lado de lá, e não vai demorar muito, porque já tem até algum em vista. Então, eu lamento essas coisas. Estou aqui para dizer da necessidade que esse anel de contorno precisa para Piracicaba. E depois ainda tem uma outra luta. De lá das águas, sair até lá na Estrada do Açúcar. É outro trabalho grande, que é de grande necessidade, porque Piracicaba é uma cidade grande, importante, que contribui muito com os impostos para o Estado. Então, essas obras têm que sair, elas não podem demorar. Então, eu entendo que essa saída agora já é uma sementinha que está aí, já vai ajudar a resolver. E, no futuro, esperamos que contorne depois até lá na Estrada do Açúcar. Então, eu quero até me desculpar se atingi com algumas

palavras os poderes públicos e tal, dos pensamentos ambientalistas. Eu concordo, eu gosto muito do doutor Ivan, acompanho ele há muitos anos, nós nos encontrávamos muito na Catedral. Agora, não sei se é o senhor que não vai ou eu, eu não sei, não encontramos mais. Mas ele, claro, luta, entendo, tem muita coisa que precisa, estou de pleno acordo e tal. Mas, com todo respeito, ilustre autoridade, só um pequeno detalhe que foi citado e tal pelo nobre companheiro que subiu aqui. Não é isso aí, não é grande coisa isso aí, porque, se o senhor pensar, os caminhões que estão transitando, o movimento que tem, que ainda o número de acidentes é pequeno, lá poderá ter alguma coisa, nem tanto. Então, eu vim aqui para confirmar. Eu sei que tem agricultor, embora eu represente a entidade, a associação dos fornecedores de cana, não pedi autorização dela para vir aqui, mas eu sou o presidente, estou falando em nome dela, porque eu tive que dar um... eu podia vir aqui falar como pessoa física, mas pediram o nome, eu dei da associação. Não tenho procuração dela para defender, sei que tem produtor rural que vai ficar um pouco descontente, porque nem Jesus Cristo agradou todo mundo. Meu agradecimento. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, senhor José Coral. Gostaria de convidar agora, então, as pessoas físicas. Nesse momento, eu vou convidar inicialmente o senhor Luiz Antônio Fagundes e, na sequência, Tiago Aparecido Ribeiro. Luiz Antônio, seja bem-vindo.

Luiz Antônio: Boa noite a todos. Obrigado pela oportunidade. Obrigado pela oportunidade. Eu sou apaixonado do sistema viário e sou procurador há mais de 50 anos na SP 304 e nos entornos. Pelo que pude observar nessa

apresentação, eu vi uma coisa que não sei se vocês vão fazer passagens subterrâneas para pequenos animais, porque existem pequenos meios ambientes que há necessidade e isso evitaria atropelamento. Outra observação, que há tempo já venho falando, é fazer algumas baias com lixeiras, porque há uma falta de educação dos motoristas que jogam produtos químicos, às vezes, latas, plásticos nas estradas, e eu vejo a Eixo trabalhando muito bem, por sinal, recolhendo, acho que nós poderíamos ter alguns anúncios com algumas baias, se você depositaria os lixos, porque isso também faz impacto ambiental, porque isso vai correr para o rio, vai correr para um córrego, vai poluir e tal. Outra observação. Eu achei meio estranho a finalização desse túnel junto à SP 304, achei ela meio primária, porque eu passo sempre lá, se for aproveitar a mesma estrutura lá, nós vamos ter complicação, porque o anel de acesso é muito fechado, e vocês, quando têm o acesso, vocês, no caso, vindo de... talvez, lá do Distrito Industrial para ir, talvez, para São Pedro, você tem uma curvatura tão pequena e vocês não têm uma pista de aceleração, no mínimo, como normalmente as técnicas mandam, de 120 metros. Pelo contrário, ali já sai sobre a ponte, isso vai causar acidente, porque vocês vão estrangular o fluxo que vem de Piracicaba no sentido de São Pedro. Essa é a observação que eu gostaria. Existe espaço para vocês fazerem lá? Não sei se haverá necessidade de desapropriação, mas acho que teria feito um estudo melhor, eu sei que demanda de custos, de uma série de coisas, mas pelo menos nós montaríamos um anel viário decente a nível internacional. Quero parabenizar a Eixo pelo trabalho que ela tem feito ao longo dessa rodovia, que em 50 anos eu nunca vi uma estrada assim, nem algumas estradas internacionais são bem cuidadas como vocês estão cuidando. Meus parabéns por isso. Muito obrigado a todos.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, senhor Luiz Antônio. Gostaria de convidar para fazer uso da palavra o senhor Tiago Aparecido Ribeiro. Depois do senhor Tiago Aparecido Ribeiro, nós vamos convidar os representantes dos Conselhos Municipais e Ambiente. Senhor Tiago, seja bem-vindo, por favor, a palavra é sua, obrigado.

Tiago Aparecido: Obrigado a todos, boa noite, obrigado pela oportunidade da palavra. Queria parabenizar a iniciativa privada da Eixo por tornar realidade um projeto aguardado há mais de 25 anos, promessa lá do Mário Covas, quem mora em Piracicaba lembra disso. Com o seu falecimento, Geraldo Alckmin fez o maior auê na época, vamos fazer acontecer no máximo 10 anos, se passaram 23, não aconteceu. A iniciativa privada mostra aí que é efetivo e é possível fazer. Enfim, são três apontamentos que eu gostaria de relevar. A comunidade tirolesa de Santana, com o novo entroncamento, ela também vai voltar a ficar isolada. Qual que é a compensação para essa comunidade? Já teve manifesto na época da implantação da praça de pedágio Piracicaba-Charqueada, e novamente ali vai ser construído um trevo chamado Quatro Folhas, que vai impedir o acesso à estrada municipal Odair José Serafim, como ficará esse acesso? É o impacto socioeconômico que foi comentado anteriormente. Outro apontamento é na parte de infraestrutura. O trecho mencionado ali da Klabin, realmente a ponte é estreita, vai manter duas vias, uma de ida e uma de volta, ou vai ser feito um alargamento naquele viaduto na parte inferior, que vai ser a finalização do contorno? E também na área ali da Dedine, temos duas rotatórias opostas entre o dispositivo de passagem inferior. Aquelas rotatórias geram conflito de trânsito. Com a continuação da rodovia, qual vai ser a medida para mitigar esse conflito de interesse? Eu

quero continuar e eu quero seguir sentido ali o bairro Santa Rosa, a entrada do zoológico. Não há a previsão de interferência ali naquele espaço já construído. E sim, ali, temos dois casos que não se mostram eficientes hoje, que é o trecho de entrada do acesso ao SEIASA, que é por rotatória em nível. E também temos o acesso ao Uninorte, que também é uma rotatória em nível. E um outro problema que eu não vejo nesse projeto é a inclinação de pista. Se o trecho é dedicado a caminhões, a inclinação respeita que o caminhão consiga ter esse traçado de 80 km por hora de início ao fim? Porque no trecho depois do rio Piracicaba, temos uma elevação ali que geralmente causa acidente, tanto no sentido aeroporto quanto no sentido Hyundai. São esses três apontamentos e gostaria que o pessoal pudesse estar atendendo, principalmente a nossa comunidade tirolesa de Santana e Santa Olímpia, que merece essa atenção. Agradeço a Eixo mais uma vez e parabéns pela iniciativa de antecipar essa obra.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Senhor Tiago Aparecido, Ribeiro, pela participação. Vamos agora aos representantes de conselhos municipais. Vou convidar inicialmente o Senhor Marcos Kamogawa, que é do CONSEMA, Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente, Piracicaba. E, na sequência, vamos convidar o Senhor Eliezer Barreto César. Senhor Marcos, seja bem-vindo, muito obrigado pela participação, por favor.

Marcos Komagawa: Boa noite a todos. Cumprimento o Anselmo Guimarães, em nome de todos os coordenadores desse evento de grande importância. Eu venho aqui para trazer algumas preocupações do Conselho

Municipal de Defesa do Meio Ambiente. Uma delas é que o conselho gostaria de participar das ações que estão sendo deliberadas em função dos estudos, principalmente de compensação ambiental. Eu acho que o conselho participativo local traz informações que talvez, não desmerecendo o Consema, mas a gente tem à população todos os comentários e as notificações que chegam até nós. Então, acho que isso é um ponto importante desse processo. Então, se a Eixo e a própria Consema puderem inserir o conselho dentro desse contexto, a gente ficaria grato. Outro ponto, já trazido pelo doutor Ivan, é uma preocupação com a fauna. A gente vê aqui uma compensação ambiental relativa à vegetação, reposição de árvores, áreas a serem implementadas, mas nada se fala da compensação da fauna. A gente tem os acessos, tem a questão da prevenção dessas questões, mas a gente sabe que as rodovias são muito impactantes na questão da fauna, principalmente com atropelamento e outras questões. Já foi levantado pelo Ministério Público e várias ações a necessidade de um CETRAS, um Centro de Triagem e Recuperação de Animais Silvestres. Eu acho que é o momento de a compensação ambiental ser voltada a um centro de recuperação como esse. A gente não está falando só desse trecho do contorno, mas todos os 1.200 quilômetros que são de responsabilidade da Eixo. E uma questão que eu acho importante de ser abordada, porque os animais impactados, hoje, eles não têm uma destinação, ou eles são tratados no zoológico de modo paliativo, mas a gente não tem essas questões de correto encaminhamento, e para aqueles animais que não têm condições, eles estão desabrigados, de certa forma. Então, eu acho que é uma preocupação recorrente do Conselho e é importante que a gente traga a pauta. Uma questão da compensação ambiental, já traduzido pelo Ângelo na sua fala, foi citado aqui os 30

hectares de compensação ambiental. Eu não sei se já há local definido, mas o Guamiú é uma região bastante sensível e ela impacta de forma bastante severa nas condições hídricas do nosso município. Nós já vivemos aí uma escassez hídrica, alimentada pelo Corumbataí, pouco do Piracicaba, mas o Guamiú é uma região de extrema preocupação ambiental. Então, compensações ambientais naquela região e outras que a gente tem também de impacto acho que são muito relevantes. Então, ter também essa compensação em locais estratégicos eu acho que seria importantíssimo para que o processo todo ocorra aí dentro desse cenário. Acho que são esses os pontos, eu acho que o principal, se puder inserir o Conselho Municipal dentro dessas discussões, e gostaria de parabenizar, falo em nome do Conselho, é uma obra importantíssima, o município precisa realmente desse contorno para minimizar os impactos urbanos que a gente tem, mas não em detrimento da vegetação e da fauna que a gente tem aqui no município. Obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, conselheiro Marcos. Vou pedir só a compreensão do senhor Eliezer, por uma simples questão. O secretário de Saúde, doutor Marcelo Carvalho, precisa se ausentar e como estabelece o regimento a gente pode até antecipar o uso da palavra dele, se estiver a concordância aqui do senhor Eliezer, tudo bem? Muito obrigado. Então convido o secretário de Saúde, Marcelo Carvalho, para fazer então o uso da palavra. Seja bem-vindo. Muito obrigado pela participação.

Marcelo Carvalho: Agradeço. Anselmo, Ticiane. Boa noite a todos. Agradeço a deferência e oportunidade que o senhor me deu. O que eu

gostaria de falar, em nome da Secretaria de Saúde de Piracicaba, é a nossa preocupação. Nós temos ali, foi bem colocado pela doutora Letícia, que ali não é o limite do município, porque nós temos 18% de área urbana em Piracicaba, então quando nós olhamos no mapa nós sempre achamos que aquilo é Piracicaba, não, o que nós enxergamos no mapa é a zona urbana com 18%, nós temos 82% de área rural em Piracicaba. Nossa extensão territorial ela é relativamente grande, nós estamos falando de 5 vezes mais do que a nossa área urbana, e de fato está muito próximo com a nossa franja ali do nosso limite urbano, então nós temos uma preocupação como Secretaria de Saúde com a questão do controle de zoonoses, a questão da arbovirose, dos sinantrópicos, e ali na foto eu vi um morcego na mão do veterinário fazendo o estudo. Então assim, essa é uma preocupação, em que sentido? Já colocar à disposição de toda a equipe de trabalho a nossa coordenação de vigilância e saúde, em especial o nosso centro de controle de zoonoses, para que eles sejam oficiados para acompanhar esse trabalho, para que a nossa equipe veterinária, nossa equipe médica veterinária também acompanhe para minimizar impactos à saúde humana, e aí com certeza no quesito de melhoria para o município, sem dúvida, isso vai ser de extrema relevância e importância, porque hoje nós temos a nossa unidade do SAMU, de urgência e emergência que completou esse ano 20 anos de SAMU, um dos mais antigos do Brasil, e aí nós temos uma abrangência de 11 municípios que nós atendemos, então nós estamos trazendo lá na nossa região, na nossa PPI de Piracicaba, desde Capivari, Ilhas Fausto, Mambuca, Rafar, aí nós vamos trazendo Rio das Pedras, né, e aqui vem Saltinho até chegar Santa Maria da Serra. Águas São Pedro, São Pedro, Charqueada, Santa Maria da Serra. Então, esse anel viário para nós é de extrema importância, até porque nós começamos neste ano, dia 8 de junho,

nós inauguramos a primeira unidade descentralizada do SAMU que é em São Pedro. E nós temos um projeto já encaminhado de descentralização do Serviço de Urgência e Emergência, que os municípios da nossa região que quiserem fazer descentralização, nós capacitamos no nosso Núcleo de Educação de Urgência, o NEU, também regulamentado nessa gestão do prefeito Luciano Almeida, e é o segundo NEU regulamentado no Estado de São Paulo. Então, assim, nós temos esse encaminhamento e essa ampliação da rodovia, desse anel viário, vai trazer mobilidade. Além do que já foi colocado aqui com relação à redução de acidentes, melhoria no atendimento à população, a população que percorre esse caminho até Ártemis, Lago Azul, toda aquela região. Então, com certeza, nós vamos ter um impacto significativo. Então, nós somos positivos em relação à construção da rodovia. E, de fato, a preocupação ambiental é importante e eu acredito que nesse sentido aí já é só uma opinião, porque estou como secretário de Saúde, mas de formação sou advogado e contador. Então, vim para fazer gestão de contratos. E tenho aprendido muito na Secretaria de Saúde, tem sido um aprendizado apaixonante. Mas até porque hoje nós estamos, de 2007 para cá, nós temos os smartphones. Então, a tendência midiática é até, se não houver dano animal, de alguém colocar lá um animal para criar o dano. Então, com certeza, a prevenção em colocar os médicos veterinários à frente, em colocar toda essa equipe, notificar o nosso centro de controle de zoonoses para acompanhar, ter todo esse cuidado anterior, vai evitar judicialização, parada de obra, provocação do Ministério Público. Pelo amor de Deus, nós não queremos. E, de fato, como o senhor José Coral colocou aqui, é um anseio de Piracicaba, que há décadas anseia por essa obra. E nós estamos, sim, felizes pela iniciativa do governador Tarcísio em ter colocado isso, porque nós sabíamos que a previsão não era para agora.

E, de fato, na fala do senhor José Coral, é porque tem toda uma mobilização para que isso aconteça, para tornar a Piracicaba cada vez mais pujante, como ela merece. Então, mais uma vez, eu agradeço. Eu agradeço a deferência, que eu tenho dois pequenininhos, de três anos e de um ano, e minha esposa está lá me chamando. Então, eu justifico por isso, me desculpem, mas eu preciso socorrer minha esposa. Com licença, obrigado.

Anselmo Guimarães: Imagina, obrigado, secretário, pela participação. Podemos até contar e registrar. Muito obrigado. Convido agora o senhor Eliezer Barreto César, então, que também é conselheiro do Condema, aqui de Piracicaba. Senhor Eliezer, muito obrigado pela participação. Seja bem-vindo, por favor.

Eliezer Barreto: Nós, do Condema, é que agradecemos a oportunidade de podermos debater a cidade quando ela avança em assuntos que nos modernizam, nos tornam mais ágeis, resolvem problemas reais. Isso é positivo. Então, nós todos do Condema, queremos cumprimentar também por esta iniciativa. Claro que acidentes, e aí nós estamos vendo, pelo menos particularmente eu vejo, uma obra dessas tem esse mérito de tentar reduzir ou até de anular a incidência de acidentes que geram mortes. A estrada de Água de São Pedro, todo esse trecho, já foi mortal. Ela tem, com a duplicação, evidentemente, que houve uma redução. Perdi pessoas, amigas, pessoas muito próximas nesse trecho, nesse percurso. Então, cumprimentar isso. Isso é importante, é um investimento que se justifica. Acontece que nós, do Condema, estamos preocupados em que a sociedade ainda não está incorporando na sua percepção da própria organização

urbana, questões que, vamos assim dizer, até há pouco tempo eram secundárias. Por exemplo, a questão da arborização. Nós estamos caminhando para um período de aquecimento global significativo, inclusive de déficit hidro. O nosso déficit hídrico em Piracicaba é enorme há muito tempo. Quer dizer, não é uma questão presente, por causa de uma crise climática. É um déficit enorme por habitante. Então, nós teríamos... o que eu estou dizendo agora, uma estrada com déficit hidro? O que é a árvore? Quer dizer, o que cria água é a árvore. O que produz a possibilidade da humidificação do ambiente são as árvores. E nós ainda estamos considerando as árvores como alguma coisa que você pode eliminar sem problema. Quer dizer, matar uma árvore é mais fácil que matar um cão, matar um animal. E nós achamos que é normal. E não é normal. Quer dizer, a gente teria que dizer... suprimir uma árvore é um crime que deve ter justificativa muito expressiva, muito grande. O projeto que nós temos, nós examinamos no Condema este projeto, haverá a supressão... eu vou arredondar, porque os números são detalhados. De cerca de mil árvores nesse projeto. O que está previsto como supressão. A supressão é enorme. Mil árvores, mil vidas, quer dizer, um processo que foi construído lentamente, um crescimento que é sempre pequeno. De repente, você chega com uma obra e elimina. Primeiro ponto. Claro que aí eu fiquei mais chocado ainda com o projeto, porque vocês separam, o que é normal, a lei é assim. As árvores que são nativas são olhadas com mais cuidado. Então, nós temos aí o que? Vamos reduzir. Cerca de um terço do que será suprimido são árvores nativas. E os dois terços são árvores não nativas, invasoras. Por exemplo, a árvore que invade. Nós aqui plantamos árvores que não fazem parte do nosso bioma. Não importa. Eu digo assim, eu fui ver que árvores eram essas. Quando eu verifiquei que você tem ali

palmeiras imperiais, eu falei, para mim, palmeira imperial é um bem nacional que você não elimina, só porque ela não pertence à flora nativa da região. Então, me parece... claro que você diz assim, mas vamos plantar... uma coisa é plantar um caule que vai custar 15 anos para virar árvore, e você suprimir uma árvore adulta. Isso é um prejuízo enorme para o meio ambiente, para a produção, inclusive, do clima, mas também para a produção de água. E ali é uma região também que tem os rios, que são os componentes que fazem essa operação da produção de água. Eu termino. Então, eu insistiria nisso. Quer dizer, que houvesse uma revisão. O que é que a gente pode preservar mesmo? Não tratar a árvore como uma coisa que pode ser suprimida, sem mais. Ela é um obstáculo que se resolve no traço do papel. Quer dizer, que houvesse um cuidado de dizer assim, não. Vamos preservar. E, se tiver que extrair, que se faça imediatamente, e que nós sejamos informados como sociedade. O que é que vocês estão fazendo para a recuperação dessa perda que é imensa? Hoje, a gente deveria, inclusive, dizer assim, entre carro e árvore, ficamos com a árvore. Eu sei que o desenvolvimento para nós ainda é essa rapidez do transporte. Mas, gente, essa questão vai ficando cada vez mais crucial. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, senhor Eliezer Barreto César. Antes de chamar aqui... já foram encerradas, então, as manifestações dos inscritos. Mas, antes de convidar aqui, só fazer algumas considerações aqui pela mesa. Existem projetos muito bons, existem projetos muito ruins, seja lá para o desenvolvimento, seja lá ambientalmente falando, e todos eles merecem ter a oportunidade de serem discutidos. A gente verifica aqui que é um projeto que há um grande anseio aqui da sociedade, mas ele sempre precisa ser devidamente analisado para que seja muito bem feito, muito

bem elaborado. Eu queria aqui, excepcionalmente, até convidar o doutor Ivan só para fazer um esclarecimento. Acho que ele seria melhor até do que a gente para fazer esse esclarecimento, então vou pedir essa excepcionalidade aqui, inclusive, utilizando as prerrogativas do MP como conselheiro do Consema também. Então, por favor, doutor Ivan. Obrigado.

Ivan Carneiro: Obrigado, Anselmo. Obrigado aí pela concessão desse pedido. Foi só para fazer um esclarecimento. O doutor Zé Coral está por aqui ainda? Não, não é? Se eu passei a impressão de que o Ministério Público é contrário ao empreendimento, eu gostaria de deixar muito claro que isso não é correto. A gente sabe dos pontos positivos, o desafogar do trânsito, o evitar acidente, o descolamento da produção. Enfim, eu tinha até anotado para colocar isso, acabei não colocando até porque a preocupação de vencer o tempo e deixar para o nosso técnico detalhar, para o Ângelo detalhar. A nossa preocupação, acho que os senhores ouviram isso, nem eu nem ele falamos contra o empreendimento, não é isso. A nossa preocupação, que fique muito claro, é que seja um projeto bom com a minimização dos danos ambientais, com a mitigação e com a compensação dos inevitáveis e, o senhor Eliezer, a gente também tem essa preocupação. E uma outra coisa que acho que é importante dizer, nós vamos acompanhar esse empreendimento, a ideia é instaurar um procedimento e acompanhar todas as fases, essa análise que a CETESB fará posteriormente, a conclusão dessa audiência, as outras coletas de dados nos próximos cinco dias, se tiverem mais alguma coisa, principalmente se estiver fundamentada, sugiro que mandem um e-mail, que formalize, e aí a gente vai acompanhar, ver a adequação, ver se tem alguma coisa que a gente ainda possa sugerir, etc., e acompanhar o cumprimento, não é só a

proposta. Então, a ideia do PAA, do Procedimento Administrativo de Acompanhamento, ele não está pressupondo irregularidade, ele está acompanhando uma política pública de mobilidade de questões ambientais. É isso que a gente assume um compromisso com vocês e pode ter certeza de que essa é a ideia. A gente sabe da inevitabilidade, a gente sabe dos pontos positivos e estamos preocupados em minimizar os negativos. Espero do Ministério Público isso, não qualquer radicalismo, muito pelo contrário. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, doutor Ivan, muito obrigado pela participação e pelo esclarecimento, que poupou aqui alguns comentários nossos também, muito obrigado. Então, dessa forma, gostaria de convidar novamente o Robson, também convidar novamente a Letícia, não sei se vocês vão juntos ou cada um fala de uma vez. Então, convidá-los aqui de novo para vir à tribuna para tecer seus comentários. E também o Alex Montanha. Obrigado, Alex.

Robson Ávila: Bom, primeiramente, eu queria agradecer todas as participações. Acredito que todas as colocações aqui fizeram uma audiência pública de uma profundidade muito importante. Queria agradecer aqui ao doutor Ivan, ao especialista Ângelo, pelas contribuições e reforçar aqui que o nosso intuito é fazer uma obra com sustentabilidade, o nosso intuito é trazer desenvolvimento com responsabilidade. Então, todas as preocupações colocadas aqui pelo Ministério Público, com a questão de erosões, combate a incêndio, o tempo de atendimento que nós temos, com a questão da compensação, eu queria deixar bem claro que nós temos um

contrato de concessão com o Estado de São Paulo, que é um dos mais modernos, é um dos últimos que saíram, que tem parâmetros bem estritos com questão a tempo de atendimento ao usuário, tempo de atendimento até incêndio, uma série de questões, e esse trecho vai ser contemplado em todo esse planejamento que nós temos. Então, só para se ter uma ideia, hoje nós temos 100% da rodovia monitorada com câmera, 100% coberta e com inteligência artificial, inclusive para detecção de princípios de incêndio. Além disso, nós temos também todos os recursos operacionais, caminhão-pipa, ambulância, guinchos, com prazos bastante importantes de atendimento do nosso contrato, e esse trecho entra também dentro desse plano da concessão, com todos esses prazos para serem atendidos. Então, nós temos que atender todos esses requisitos, a rodovia vai nascer projetada para esses tempos de atendimento, essa questão do combate a incêndio também já nasce com todo esse monitoramento e todo o recurso para isso. E toda a parte de controle de erosão, nós temos duas fases. A fase de controle de erosão durante a obra, que são medidas de proteção da obra, que são as barreiras, as contenções, tudo isso bastante detalhado. A gente tem outras obras no trecho que a gente tem empregado todo esse cuidado, mas um cuidado no projeto executivo também de todo o sistema de drenagem. Então, a gente faz um projeto executivo. Agora, nessa fase, em paralelo, a gente vem detalhando o projeto de drenagem. A gente não tem se limitado a projetos padrões, nós temos considerado nossos cálculos, todas as travessias, tempos de recorrência de 100 anos, estabelecidas as velocidades, as vazões. Temos tido um cuidado enorme com o projeto dos dissipadores, até porque depois nós vamos manter a manutenção dessa rodovia por mais 20 anos. Então, uma erosão é um problema, não só para o meio ambiente, mas é um problema também de prejuízo à rodovia, à

disponibilidade da infraestrutura. E aqui só um parêntese. A Eixo também nasceu com um processo de certificação dos nossos projetos por uma portaria do Inmetro. Então, além de fazer todos os cálculos com projetistas de primeira linha, nós submetemos o nosso projeto ao Inmetro, que faz uma validação, se a gente está atendendo também todos os requisitos normativos. Claramente, a rodovia vai fazer parte dos nossos PAEs-PGRs, dos nossos planos de atendimento à emergência. Toda a questão do combate às emergências vai ser integrada. Com relação ao atropelamento de fauna, o doutor Ivan é uma pessoa que já teve a oportunidade de participar de reunião puxada pelo senhor, com essa preocupação. Nós também temos essa preocupação. Nós temos convênios hoje, sete convênios com instituições, onde a gente faz o resgate, instituições licenciadas, homologadas, para fazer o resgate de fauna, algumas para fauna silvestre, algumas para fauna doméstica. E a gente também tem feito todo um monitoramento, um levantamento da rodovia, passado esses dados e trabalhado em implementações, nas que existem e nas que nós estamos projetando, tentando já prever isso. Eventualmente, aqui no contorno de Piracicaba, a gente ali demonstrou que tem 8% só de área de vegetação mais adensada, principalmente perto dos cursos de rios. E nós previmos aqui duas passagens, mas a gente fica aberto também de alguma questão complementar. E, além disso, depois a gente tem uma obrigação de fazer um monitoramento e, eventualmente, na fase de operação, fazer complementos, se necessários. E quanto à compensação, Letícia, se você quiser falar um pouquinho.

Letícia Orci: Bom, complementando um pouco do que o Robson falou aqui com relação à fauna, então, nesse momento, o EIA-RIMA identificou os

ambientes que vão ser interceptados e que precisam continuar funcionando como corredores para a fauna, e, sendo um contorno aviário próximo à área urbana, foram somente esses dois segmentos, o Guamiú e o Corumbataí, como identificados como necessidade de manter a conexão para a fauna. Então, realmente, tem essas duas travessias. Essas travessias são acompanhadas de alambrados também, então, toda travessia da Eixo tem o seu estudo também para dimensionamento dos alambrados, alambrados específicos para a fauna, com malha mais fechada, e isso também é uma exigência da CETESB. Então, e também, como o Robson já colocou, a própria CETESB tem um programa, que é o PMAF, que está em implantação, que todas as rodovias precisam fazer o monitoramento dos atropelamentos de fauna para, inclusive, identificação de medidas futuras para a redução desses índices. Então, hoje, nós não conhecemos o índice de atropelamento do contorno de Piracicaba, mas ele vai passar a compor a malha aviária e vai ter estudos de hotspots, futuras medidas que devem ser adotadas, e aí que entram aquelas condicionantes que sempre eles vão ter que adotar. Agora, nós estamos na fase de LP, na época de obtenção da LP, mas vamos ter as condicionantes de LI e a condicionante de LO. Então, essa rodovia vai ficar sempre sendo fiscalizada pela CETESB, pela ARTESP e também pelo Ministério Público. Com relação à compensação financeira, eu queria aproveitar para trazer o índice que foi calculado no estudo. Na verdade, nós adotamos a metodologia, mas não é aquele o índice com certeza que a Câmara Técnica vai adotar. Porque esse índice é um fator financeiro de destinação da compensação, que é até 0,5%, mas ele varia de acordo com essa metodologia que é adotada. Então, por exemplo, todos os índices ambientais que nós estudamos, nós pontuamos ali, mas agora cabe realmente à Câmara Técnica trazer qual é o percentual até 0,5% para a

destinação financeira. Deixa eu só ver minhas anotações aqui. Acho que o principal era a fauna. Com relação ao Secretário de Saúde, que falou de se colocar na disposição, o estudo identifica realmente, inclusive, é uma área na proximidade do Corumbataí, é uma área endêmica do carrapato, da febre amarela. Então, existem processos no município para o informe e para a educação, proteção dos funcionários, vestimentas adequadas quando for para adentrar essa vegetação. Então, tudo isso está contemplado lá, inclusive, para a proteção dos próprios funcionários da concessionária. Então, a gente até, na fase de obras, a concessionária vai estar, sim, ligada à Secretaria de Saúde fazendo esses informes, isso está previsto no Programa Ambiental. Também foi colocado com relação ao ruído. Então, só para vocês entenderem, esse estudo de ruído é uma decisão também, é uma normativa da CETESB, uma decisão de diretoria, e esse estudo é feito em torno de 150 metros do empreendimento. Então, os técnicos da CETESB acompanham, o setor específico da CETESB acompanha essas medições. Então, foram feitas as medições para cravar o ruído atual e, quando a rodovia começar a operar, em até 180 dias após, isso é definido também na decisão de diretoria, precisa fazer uma medição de ruído com a rodovia operando. Hoje, o que foi feito? Cravou o ruído atual e fez uma modelagem estimando, pelo VDM e pela velocidade dos veículos, qual vai ser o ruído futuro. O modelo indicou que está dentro da legislação de 65 decibéis, que é o que é nesse segmento. Começou a operar a rodovia, vai ter que fazer a medição. E, se ficou acima, vai ter que adotar a medida. Isso é previsto e tem todo esse acompanhamento. Então, vou lembrar novamente, condicionante vai embora, não é só agora na época de estudo, é na época de LI e na época de LO. O que é importante aqui é a participação popular, que é, nesse momento, com a audiência pública, exigido. Aí,

depois, as participações são pelos outros canais de comunicação, que a gente também coloca no site, com os QR Codes, as mídias sociais. Então, todo momento tem os canais de comunicação. Todo mundo que entrar em contato lá e falar quero saber como ficou o ruído na operação. Eles têm que responder, inclusive, por um tempo estimado. Eu vou falar 24 horas, mas eu não sei se são 24 horas. Mas, se está definido que eles têm que responder, eles têm que trazer a resposta para todo mundo, ir atrás, pesquisar. Então, todo mundo tem o direito à informação mesmo depois.

Robson: Bom, seguindo uma sequência aqui também, o senhor Luiz Fagundes comentou aqui sobre uma proposta de fazer baia de lixos ao longo da rodovia. E aí, Luiz, nós temos os serviços de atendimento aos usuários em média a cada 40 quilômetros, que é um ponto de apoio para os usuários pararem, usar um banheiro, beber uma água, tirar a informação e, eventualmente, descartar um lixo. Eu entendo que colocar propositalmente baias gera um risco de parada inadvertida de veículo, traga um risco de segurança ao usuário de parar e voltar na rodovia, que não é aconselhável. O acostamento é feito só em caso de emergência, não é para ser ficado usando. E aí, depois, a gente vai criar um outro problema de transbordo de lixo em lugares, que é para ser um pouco e vira uma quantidade enorme. Então, isso é um pouco do que eu entendo, tecnicamente, não ser adequado. Eu acho que vale uma conscientização. E um trabalho enorme que a gente faz é jogar, a gente limpa para fazer aquele efeito de não ter o acúmulo. Então, é um trabalho de educação que nós tentamos promover. Quanto à questão da ligação com a 304 no dispositivo do 174, é só esclarecer que o projeto referência de edital, ele realmente era só uma ligação, mas existe uma solicitação da Prefeitura de Piracicaba,

principalmente porque também vai ter um tráfego da Klabin ali naquele dispositivo. Então, está registrado um pedido e está sendo tratado isso entre a ARTESP e a concessionária para se pensar em uma remodelação desse dispositivo e o teu reforço aqui nessa audiência como registro, acho que reforça essa continuidade desse estudo que a gente tem feito lá. Tiago Aparecido, com relação à Santana e Santo Olímpia, acho que é uma colocação importante, acho que primeiro esclarecer que a comunidade Tirolesa não ficará encravada, isso é um compromisso que a gente tem. Nós estamos vendo algumas possibilidades aqui, estamos conversando com a ARTESP e com a própria Prefeitura. Então, existem três estudos, existe um estudo de voltar eventualmente com o dispositivo próximo à onde era inicialmente lá na 308, antes do pedágio, para não ter a cobrança, existe um outro estudo de talvez ligar no próprio contorno e existe um outro estudo de uma outra alternativa também sendo feita. Então, essa é uma preocupação que estamos aqui tratando. E acho que também o seu comentário do outro dispositivo da 304 aqui é o mesmo e do 127 a princípio nós não estávamos contemplando nenhuma remodelação, mas nós vamos fazer uma análise com a sua provocação, acho que é importante. Algumas coisas aqui do Marco sobre fauna, acho que a gente já contemplou aqui as questões. Acho que a compensação, acho que a Letícia falou, a compensação ambiental uma vez o estudo dando viabilidade ambiental, a gente parte para uma segunda etapa que é a licença de instalação e aí na licença de instalação nós somos obrigados a apresentar os projetos de compensação ambiental dos plantios. E aí nesse momento é um momento muito importante de a gente se juntar aqui com o Condema e ver áreas de compensação ambientais aqui da região de preferência em locais que sejam próximos a APP, áreas de recarga de aquífero e nós fazemos essa

compensação na forma que for estabelecida que é um fator bastante elevado de árvores para cada árvore suprimida vem um fator de 10 ou mais árvores que a CETESB estabelece e a gente buscar fazer essa compensação ambiental nessas áreas sensíveis e preferencialmente aqui na região. A questão de disponibilizar, falado pelo Dr. Marcelo aqui da Secretaria de Saúde de disponibilizar aqui o controle de zoonose durante as obras deixar bem claro que nós teremos veterinários próprios dedicados a supressão, mas esse apoio da zoonose aqui é muito bem-vindo aqui nesse empreendimento. E por fim, falar com o Senhor Eliezer justamente nessa questão da supressão, nós buscamos um projeto que fosse o mínimo de supressão de árvore possível nós também não gostamos de suprimir árvores, mas em um lugar que precisa transpor o rio Corumbataí, qualquer lugar que a gente vai transpor tem indivíduos arbóreos e aí a ideia é que tem uma compensação muito maior do que aquelas árvores que nós suprimimos em um local que seja importante, sensível e que realmente faça compensação e a nossa obrigação é deixar bem claro a gente não planta uma, mas planta diversas para cada que foi suprimida e depois nós temos que acompanhar até aquilo estar em um estágio maduro de floresta então nós temos essa obrigação isso é assinado um termo de compromisso e nós temos que acompanhar até entregar essas áreas com esse compromisso ambiental de compensação. Enfim, acho que esses eram todos os esclarecimentos, acho que foi muito profundo aqui a participação isso eleva aqui o nível de maturidade ambiental do nosso projeto. Eu só tenho a agradecer a todos que disponibilizaram a vir hoje aqui, muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pelos esclarecimentos, passo aqui a palavra para a Ticiane (inint) [02:00:31].

Ticiane Viana: Bom, o EIA está em análise no setor de licenciamento de rodovias, do qual eu faço parte, parte da equipe multidisciplinar que faz a análise do EIA está aqui hoje colhendo todas as contribuições que foram feitas... essa parte da audiência é uma das partes principais mais importantes da análise de viabilidade ambiental no empreendimento. Eu queria fazer alguns esclarecimentos que não estavam aqui na minha fala, mas eu vou falar, sobre a destinação dos recursos financeiros, que tem dois tipos de compensação ambiental, tem a compensação financeira que é o do índice que eles estavam falando que é um valor percentual do valor total do empreendimento. O empreendedor faz uma proposta dessa compensação, esse valor ele passa por uma análise da CETESB, mas quem faz a destinação do recurso, quem trata com o empreendedor sobre realmente quanto vai ser esse montante, para quem vai uma porcentagem daqui e dali, é dividido entre... pode ser dividido entre unidades, é a Câmara de Compensação Ambiental ligada diretamente à CEMIL não é na CETESB. E quanto à supressão de vegetação, acho que foi o senhor Ivan... não, o senhor Eliezer, a supressão de vegetação, como previsto na legislação de fragmento florestal, ela tem que ter uma justificativa muito bem fundamentada e até mesmo tem que ser apresentado inexistência de alternativa... de outra alternativa que não seja suprimir aquela vegetação. Então, a gente toma conta disso também e quanto à fauna, como foi apresentado aqui eles estão propondo duas passagens de fauna, a gente vai analisar essa proposta, cruzando com os dados da fauna local, mas o que pode acontecer também? Durante a operação do empreendimento pode-

se verificar que aquelas duas passagens não foram suficientes, até mesmo a nossa análise prévia, a gente pode pedir outras passagens, alterar a localização dessas passagens, várias coisas podem acontecer e mesmo assim durante a operação pode-se verificar que não foram suficientes e eles vão... e aí, com a gente, vamos decidir outras medidas de mitigação para atropelamento de fauna, como a Letícia falou, não acaba na licença prévia, a gente continua sempre analisando os impactos do empreendimento. E por fim, eu queria agradecer todas as contribuições, todo mundo que esteve aqui hoje colaborando, porque eu acredito muito que o licenciamento ambiental é uma ferramenta poderosa para o desenvolvimento sustentável. Então, quem dedicou seu tempo a estar aqui hoje, muito obrigado, vocês estão participando do licenciamento ambiental desse empreendimento tão esperado, muito obrigada.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Ticiane, pelos esclarecimentos, muito obrigado. Queria agradecer aqui pelo profícuo e enriquecedor debate que nós tivemos aqui, acho que tem muito material aqui para a CETESB se debruçar e melhorar esse projeto, assim como o pessoal dos empreendedores que não se furtaram aqui de responder os questionamentos e esclarecer, muito obrigado. Agradeço a todas as autoridades, a toda sociedade piracicabana, Ministério Público todos aqui presentes e em nome da Secretaria do Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, declaro, portanto, encerrados os trabalhos. Muito obrigado, tenham uma ótima noite.

[02:04:45]